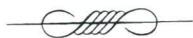


ENGI JÓZSEF

## A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

VI/1. rész *A magyar gépjárművezető-képzés története*



A belföldi és a nemzetközi közúti közlekedés lebonyolítása, valamint a közlekedés rendje megköveteli, hogy az utakon közlekedő fuvarozók és magánszemélyek országosan azonos ismeretekkel rendelkezzenek, ennek érdekében azonos tantervű oktatásban és képzésben részesüljenek. Ezt a témakört két részben tekintjük át, a VI/1. részben a gépjárművezetők, a VI/2. részben a fuvarozás és szállítás szervezésével, irányításával, lebonyolításával foglalkozó szakemberek, ügyintézők oktatásának és képzésének történetét foglaljuk össze.

Az 1880-as évek végén még az automobil építője vagy a kereskedő mutatta be a gépjármű kezelését, indítását, irányítását, megállítást, ami pár perc alatt megtörtént. Az autót a tulajdonos is vezethette, ők voltak az „úrvezetők”, de az 1890-es évek végére a föld legtöbb országában kialakult egy új foglalkozás, a sofőrség.<sup>1</sup> A sofőrök az uraságok mellett olyan alkalmazottak voltak, mint a szolgák, inasok, cselédek, rájuk is a cselédtörvény vonatkozott. Korabeli feljegyzések szerint az úrvezetők nagyobb szakértelemmel rendelkeztek, mint a sofőrök, a kisebb hibákat el tudták hárítani, óvatosabban vezettek és biztonságosabban közlekedtek. A sofőrök az esetek többségében nem ismerték az autó szerkezetét, nagyobb garázsokba, autószalonokba vitték az autót javíttatni, amiért a javítótól borravalót kaptak.

Budapest utcáin 1895-ben jelent meg az első automobil, 1896-ban pedig az első motorkerékpár. Az újabb „veszedelemmel” kapcsolatban 1899-ben még az szerepelt a belügyminiszternek küldött jelentésben, hogy „*automobil olyan kevés van még Budapesten, hogy hatósági intézkedés is korai lenne még*”. A gépjárművek megjelenésével azonban egyre több probléma jelentkezett a közutakon, és megszorodtak a balesetek is. Mindezek 1901-ben arra késztették Rudnay Bélát, Budapest rendőrfőkapitányát, hogy kiadja a főváros területére érvényes első autóforgalmi szabályrendeletet. A rendelet 17 pontból állt, többek között kötelezővé tette a jármű üzemképességét és használhatóságát bizonyító forgalmi engedély beszerzését, a gépjárművek számozását és a gépjárművezetői vizsga letételét. A szabályrendelet életbe lépésével megkezdődtek az adminisztrációs munkák, közzétették a vizsgálatok idejét és megalakították a bizottságokat is. A vezetőjelölteket a rendőrség, a Műegyetem és a Magyar Automobil Club képviselőiből alakult bizottság vizsgáztatta. Jellemző az akkori közlekedési helyzetre, hogy minden esetben a lovaskocsinak kellett elsőbbséget adni, ha pedig a ló nyugtalankodott, az autóval meg kellett állni. Ebben az időszakban harminc autó közlekedett Budapesten. A jogosítványokat tizenhat lóerő alatt és felett kategóriában adták ki. A vizsgák szín-

helye a Városliget szélén a Velodrom<sup>2</sup> garázs volt. 1901-ben 71 személy szerezte meg a vezetői igazolványt. Az első rendszámot Eszterházy Mihály gróf Mercedes gyártmányú járműve kapta, az első vezetői igazolványt Faragó István hivatásos gépkocsiveető nyerte el. A vezetői engedélyt csak a fővárosban közlekedőktől követelték meg. Ha valaki vidékről gépkocsival érkezett Budapestre, a vámkapunál felült mellé egy finác vagy egy rendőr, aki elkísérte a Mosonyi utcai rendőrségre, ahol a vezetőt soron kívül levizsgáztatták, és a gépkocsit rendszámmal ellátták. 1910-ben már 937 személyszállító és 110 teherszállító gépjármű közlekedett szerte az országban. A gépjárművek megnövekedett darabszáma szükségessé tette a közúti közlekedés országos szabályozását, ami az 57000/1910. B.M. rendelettel megtörtént. A szabályrendelet egyes pontjai hamarosan elavultak, sorra jelentek meg a módosítások, a belügyminiszter pedig többször elrendelte a járművezetők és a kocsisok részére a közlekedési szabályok kötelező ismeretét. Ezekben az években és a későbbiekben 1923. november 1-ig keresetszerű, azaz közhasználatú gépjármű-fuvarozást az 1884. évi XVII. tc. alapján egyszerű iparigazolvánnyal lehetett végezni, mivel ez a törvény a gépjármű-fuvarozás egyik fajtáját sem sorolta fel az engedélyhez kötött iparok között. Az 1922. évi XII. tc. is csak a géperező teher-, a rendszeres járatú autóbusz és a közterületről induló géperező gépkocsifuvarozást kötötte iparengedélyhez. Az 1924-ben életbe lépett 91000/1924. K.M. sz. rendelet 1.§-a szerint a közutakon sínpálya nélkül közlekedő gépjárművet csak olyan személy vezethet,

aki a megfelelő gépjárművezetői vizsgát sikerrel letette és ennek alapján gépjárművezetői igazolványt kapott. (1. ábra)

A rendelet szerint közhasználatra szolgáló személyszállító gépjárművet csak olyan férfi vezethetett, aki életének huszadik évét betöltötte és a megfelelő vezetői igazolvány megszerzése után az ezen alkalmaztatását közvetlenül megelőző öt év alatt legalább két éven át gyakorolta a gépkocsivezetést. A két év gyakorlatot nem kellett igazolniuk azoknak a férfi vezetőknek, akik az állami sofőrtanfolyamot (gépjárművezető tanfolyamot) sikerrel elvégezték, feltéve, hogy a tanfolyam elvégzése és ezen alkalmazásuk között három évnél hosszabb idő nem telt el. Vezetői vizsgára nem volt bocsátható aki a 18. életévét még nem töltötte be; aki gépjárművek vezetésére való alkalmasságát kizáró betegségében, testi vagy szellemi fogyatékoságban szenved; akire nézve olyan tények voltak megállapítva, amelyek miatt őt gépjármű vezetésére közbiztonsági vagy közrendi okokból megbízhatatlannak kell tekinteni. A vezetői vizsga a gépjárműnél alkalmazott erőforrás és a gépjármű neme szerint különböző volt. A vezetői vizsga csak olyan erőforrással (elektromos, robbanómotor stb.) működő gépjármű vezetésére képesített, amilyen a vizsga tárgya volt és a vezetői igazolvány is csak ilyen gépjármű vezetésére jogosított.

Külön vizsga volt szükséges az alábbi gépjárművek vezetésére jogosító igazolvány megszerzéséhez:

1. motorkerékpár (háromkerekű is),
2. személyszállító gépkocsik (beleértve az üzleti kihordó gépkocsit is, amelynek hasznos terhelése 1500 kg-nál nem nagyobb),
3. teherszállító gépkocsik (beleértve a vontatásra szolgáló gépkocsikat is).

Egy bizonyos nemű gépjármű vezetésére jogosító igazolvány másnemű gépjármű vezetésére nem jogosított. A vezetés

<b>„VIOLA” SOFŐRISKOLA</b>		
Budapest, IX., Viola-u. 45. Üllői-ut sarok	Tandíj <b>65 Pengő</b> Telefon: J. 370-50	Úrvezetőknek egyéni kiképzés, reggel 9 órától folytatódó előadás este 9 óráig

1. ÁBRA A „VIOLA” SOFŐRISKOLA HIRDETÉSE  
AZ 1920-AS ÉVEK KÖZEPÉN



2002/XIV. 3–4.

megtanulása csakis vezetői igazolvánnyal rendelkező egyén kíséretében és útmutatása mellett történhetett, akit egyben a gépjármű felelős vezetőjének kellett tekinteni.

A városok belső területén és általában a forgalmas utakon a vezetést gyakorolni személyre szóló külön írásbeli engedély nélkül nem volt szabad. Engedélyt az illetékes rendőrhatalóságtól csak azok kaphattak, akik a rendőrhatalóságtól a vezetői vizsga letételét kérték és arra határidőt kaptak. Az engedély csak a kitűzött vizsga napjáig volt érvényes, és sikertelen vizsga esetén új engedélyt kellett kérni. Tizenhét éven aluli egyéneknek tilos volt közterületen a vezetést gyakorolni.

A vezetői vizsgára bocsátást Budapesten és a Székesfővárosi M. Kir. Államrendőrségnek ezen kívül való működési területén és a budapesti kerületekre nézve a Székesfővárosi M. Kir. Államrendőrség főkapitányságánál, másutt pedig a lakóhely szerint illetékes kerületi szakértő székhelyén lévő elsőfokú rendőrhatalóságnál kellett kérni.

A kérvényben meg kellett jelölni a folyamodó nevét, foglalkozását, vallását, lakóhelyét, szakmai képzettségét, nyelvismeretét, és azt, hogy volt-e katonai vezetői igazolványa, milyen hajtóerejű és milyen nemű gépjármű vezetésére kíván képesítést szerezni, kinek az oktatása mellett szerzett vezetési gyakorlatot. Igazolni kellett az életkort és az iskolai végzettséget is. Az oktató kérvényt szintén aláírta: ezzel igazolta, hogy a folyamodót a legjobb tudása szerint kiképezte és őt a vezetésre képesnek tartja. Végül mellékelni kellett a kérelmezőnek az igazolványba és a nyilvántartó lapra helyezendő 6x6 cm nagyságú „kemény lapra fel nem húzott” fényképet három példányban.

Az elsőfokú rendőrhatalóság a kérvény átvétele után gondoskodott a vizsgára jelentkező orvosi vizsgálatáról annak megállapítása céljából, hogy az illető nem szenved-e olyan betegségben, esetleg olyan testi vagy szellemi fogyatékoságban, amely őt a veze-

tésben gátolja; vagy nem forog-e fenn más kizáró körülmény. Kizáró körülmény megállapítása esetén a hatóság a kérelmet elutasította. Ellenkező esetben a hatóság a vizsga időpontját kitűzte és erről a kerületi hivatalos szakértőt – Budapesten az Országos Automobilszakértő Bizottság elnökét – értesítette, aki a bizottság egy rendes tagját a vizsgára hivatalos szakértőül kirendelte.<sup>3</sup>

A rendőrhatalóság a vizsga idejét közölte a folyamodóval, aki a vizsgáztatás céljának megfelelő nemű és hajtóerejű gépjárművel volt köteles megjelenni. Ha a szakértő a gépjárművet a vizsgáztatás céljára alkalmatlannak találta, ezt írásban vagy szóban közölte a rendőrhatalósággal, és az a fél részére új vizsganapot tűzött ki. Ha a gépjármű ez alkalommal sem felelt meg, újabb vizsganapot csak a díjak újabb befizetése ellenében lehetett kitűzni.<sup>4</sup> Hatnál több vizsgázó egy és ugyanazon gépjárművel ugyanazon alkalommal nem jelentkezhetett. A vizsga műszaki részét a szakértő, a közrendészeti részét a kiküldött rendőrtisztviselő teljesítette. A vizsga sikeres letétele esetén a rendőrhatalóság a vezetői igazolványt kiszolgáltatta. A vezetői igazolványban fel kellett tüntetni azt, hogy a vezető milyen üzemszerű és milyen nemű gépkocsi vezetésére van kiképezve. Ha a személyszállító gépkocsi vezetésére jogosító igazolvány tulajdonosa teherszállító gépkocsi vezetésére akart jogosítványt szerezni vagy viszont, akkor az új vizsgának csak a gyakorlati részéből kellett vizsgázni. (2. ábra) Sikertelen vizsga esetén csak hat hét elteltével lehetett újból vizsgára jelentkezni. A vezetői engedélyt visszavonták, ha az előfeltételek bármelyike megszűnt, vagy ha a vezetői igazolvány adatai a személyazonossággal nem egyeztek. A vezetői igazolványt visszavonó határozat ellen az érdekelt a határozat közlését követő tizenöt napon belül a belügyminiszterhez fellebbezhetett. A fellebbezésnek nem volt felfüggesztő hatálya.

## Közlekedési szabályok

### FIGYELMEZTETÉS.

Minden gépjárművezetőnek ismernie kell nemcsak arra a járműre vonatkozó szabályokat, amelyről vizsgázik, hanem az összes járműfajtákra fennálló rendelkezéseket. Az itt foglaltakat tehát minden vizsgázónak meg kell tanulnia, tekintet nélkül arra, hogy milyen jármű vezetésére akar igazolványt szerezni. Ha például valaki motorkerékpárra vizsgázik, akkor a személy- és teherautóra vonatkozó szabályokat is tudnia kell és megfordítva. Forgalmi vizsgát ugyanis csak egyszer kell letenni és ha bármikor később másfajta gépjárműre vizsgázik, akkor újabb forgalmi vizsgát letenni nem szükséges. Kivételt képeznek a 9-gal megjelölt részek, amelyeket szószertint megtanulni nem szükséges, csupán átolvasni.

## 2. ÁBRA A KÜLÖNBÖZŐ JÁRMŰVEKRE VIZSGÁZÓKNAK A KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOKAT EGYFORMÁN KELLETT TUDNI

A kiszolgáltatott vezetői igazolványokról a kiállító rendőrhatalóság nyilvántartást vezetett. Ezenkívül a M. Kir. Államrendőrség budapesti főkapitánysága – mint országos nyilvántartó hatóság – kartoték-nyilvántartást vezetett az ország területén kiadott összes igazolványokról.



## A GÉPKOCSIK (AUTOMOBIL) KÖZLEKEDÉSI, RENDÉSZETI SZABÁLYAI.

A gépjárművekre (személyszállító gépkocsik, teherszállító gépkocsik, motorkerékpárok), azok közlekedésére és a gépjárművezetőkre vonatkozó fontosabb rendeletek és szabályok.

VIZSGÁZÓK RÉSZÉRE ÖSSZEÁLLÍTOTTA:

**Dr. PAPP MENYHÉRT**

M. KIR. RENDŐRKAPITÁNY.

MINDEN JOG FENNTARTVA.

SZEGED,  
SZEGED VÁROSI NYOMDA ÉS KÖNYVKIADÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG  
1999-018.

## 3. ÁBRA A KIS FÜZETBEN 166 KÉRDÉS ÉS FELELET TARTALMAZTA A FONTOSABB TUDNIVALÓKAT

A gépjárművezetői vizsga szóbeli és gyakorlati részből állt. Szóbeli vizsgán a gépjármű fő alkatrészeinek általános ismeretét, az üzembiztonság szempontjából fontos alkatrészek ismeretét, a különböző esetekben követendő eljárásokat, valamint a közúti forgalomra vonatkozó helyi és rendőrhatalósági szabályok ismeretét követelték meg. (3. ábra)

A gyakorlati vizsga több részből állt:

1. A fékek és a kormány kipróbálása, majd a gyújtókészülék megvizsgálása és a motor beindítása. Egyszerű próbamenet rövid szabad területen (pl. iránybetartás, az útvonalon jelzett akadály kikerülése, hátrafelé vezetés, fordulás keskeny utakon közvetlenül vagy többszöri hátratulatással).

2. Gyenge forgalmú utakon járművek kerülése, előzése, kapun ki- és behajtás, melékutcba fordulás, vezetés közben dudálás, sebességváltás lehetőleg hegyes-völgyes utakon a különböző sebességek alkalmazásával; a fékek kezelése változó körülmények között.

3. Záróvizsga élénk forgalmú utakon, amely legalább fél óráig tartott, és lehetőleg minden forgalmi viszonylatot tartalmazott (lassúmenet, szabályszerű gyorsmenet, fordulás, irányjelzés, megállás stb.). A vizsga ideje a szakértő véleménye szerint rövidebb is lehetett. A szóbeli vizsgát egyszerre többen is tehettek, de gyakorlatból mindenki külön-külön vizsgázott. A gyakorlati vizsga előfeltétele volt a sikeres szóbeli vizsga. Záróvizsgára is csak az a vizsgázó mehetett, aki a 2. pontban előírt vizsgánál teljes biztonságot, nyugalmat és ügyességet tanúsított.

A gépjárművezetői vizsgánál a vizsgázatónak a gépjárművön kellett helyet foglalni, azonban tartózkodni kellett a fölösleges utasítások adásától, figyelmüket inkább arra kellett fordítani, hogy a vezető a különféle helyzetekben kellő nyugalommal és lélekjelenléttel rendelkezik-e, hogy a sebességváltót időszerűen kezeli-e, a féket helyesen használja-e, a zörejt és füstképzést tudja-e



2002/XIV. 3–4.

mérsékelni. A vizsga csak akkor volt sikeres, ha a vizsgázó – úgy a szóbeli mind pedig a gyakorlati vizsgán – minden tekintetben megfelelt. A vizsgára jelentkezőkről és a vizsga eredményéről a hivatalos szakértők nyilvántartást vezettek. A vizsga kedvező eredménye esetén a rendőrhatalóság a megfelelő gépjárműre a gépjárművezetői igazolványt csak akkor szolgáltatta ki, ha időközben nem állt be a vizsgázott megbízhatóságát kedvezőtlenül érintő körülmény. A kiszolgáltatott vezetői igazolványokról a rendőrhatalóságok nyilvántartást vezettek, a vezetői igazolvány megvonása esetén a kiállító rendőrhatalóságot minden esetben értesíteni kellett.

## A sofőriskolák megalakulása és működése

A Magyar Automobil Club 1902 elején tartott közgyűlésén már felvetették a sofőrképzés ügyét is. A klub tagjai és az automobilizmus iránt érdeklődők számára egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a sofőrképzés felületessége, a vezetők gyakorlatlansága miatt számos baleset adódhat, ezért a sofőrképzés állami ipariskolai oktatását sürgették. Hangsúlyozták, hogy a sofőrképzést csak országos hálózattal, tanulójárművekkel és felkészült oktatókkal lehet megvalósítani. A klub folyamatos ösztönzésére végül 1913-ban megkezdte működését az első állami sofőriskola. Az iskola folyamatos működéséről nincs adatunk, de azt tudjuk, hogy 1935-ben felügyeletét és irányítását a belügyminiszter ügyköréből a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium ügykörébe helyezték át (7500/1935. ME. sz. rendelet 3. §. 17. pont).s

Az állami iskolák mellett működő gépjárművezető-képző magántanfolyamok engedélyezését és ellenőrzését is megszigorították. (4–9. ábra) Keresetszerűen gépjár-

**Film-oktatás:**  
**az**  
**automobil.**

ISMERTETÉSE  
*legtökéletesebb!*  
**AUTÓSZAKFILM**  
17. FELVONÁSBAN  
LÁTHATÓ:  
**A KERBER**  
AUTÓSZAKISKOLÁBAN

**KERBER AUTÓSZAKISKOLA**

hatóságilag levizsgáztatja személy-, teherautóra és motorkerékpárra. A tanfolyam két részből áll, úgy mint a motor és tartozékai ismertetéséből, hogy a motornak minden részét ismerjük: milyen célt szolgál, hová tartozik, miért romlik el, hogy a kisebb hibákat, amelyeket műhelyberendezés nélkül meg lehet javítani, kiküszöbölhessük. Ez rövid idő alatt megtanulható, mintahogy meg is tanulja a legnehezebb fellogású ember is, mert minden darabot külön-külön kézbe adunk és ugyanezt bemutatjuk beszerelt állapotban a motorban, működés közben, továbbá ugyanezt még egyszer bemutatjuk egy tökéletesen felszerelt motorn, üveg alatt, végül ugyanezt levetítjük filmen is. A másik része a tanfolyamnak pedig a vezetési gyakorlatokból áll. A vezetési gyakorlatot kétféle fékes autókön tanítjuk, a felelős oktatóknak szintén van egy teljesen különálló fékje. A tanuló mindaddig tanul vezetni, amíg csak a legfoglalmasabb utakon egyedül, hibátlanul nem vezet.

**KERBER AUTÓSZAKISKOLA, Budapest, X., Népliget. Tel.: 134-034**

4–6. ÁBRA A KERBER AUTÓSZAKISKOLA HIRDETÉSEI AZ 1930-AS ÉVEKBEN

művezető képzéssel csak engedéllyel rendelkező személy foglalkozhatott. Az engedélyt a belügyminiszterrel egyetértőleg a kereskedelemügyi miniszter adta ki. A tanfolyammal kapcsolatos főbb előírások 1939-ben az alábbiak voltak:

„Engedély csak annak a nagykorú, büntetlen előéletű és nemzethűség szempontjából kifogás alá nem eső magyar állampolgárnak adható, aki az állami sofőrtanfolyamot sikerrel elvégezte és gépjárművezetői igazolványa, továbbá oktatói igazolványa van, ezenfelül pedig a kiképzéshez közrendészeti és közegészségügyi szempontból kifogás alá nem eső helyiséggel, megfelelő számú oktatóval, végül a gépjárművek kezelésének és vezetésének elsajátításához szükséges eszköz-

zökkel (gépjármű, szemléltető tábla stb.) rendelkezik... Az engedély kiadása iránti kérvényt a gépjárműkerület szerinti illetékes elsőfokú rendőrhatalóságnál kell benyújtani. A kérvényben meg kell jelölni a folyamódó nevét, lakását, a tanfolyam helyét, a tanfolyam díját, az oktató nevét...”

Mellékelni kellett még a folyamódó születési anyakönyvi kivonatát, a saját és az oktatók erkölcsi bizonyítványát, az oktatók oktatói vizsgabizonyítványát, a helyiség vázrajzát, az oktatási eszközök jegyzékét és a tanrendet. A rendőrhatalóság a hivatalos szakértővel (Budapesten és a budapesti kerületben az Országos Automobilszakértő Bizottság kiküldött tagjával) helyszíni szemlét tartott és ennek megtörténte után az iratokat véleményes jelentés kíséretében a kereskede-

**FIGYELEM!**

Ha Ön magánúton tanul és a vizsgája sikerét biztosítani akarja, akkor jöjjön a KERBER AUTÓSZAKISKOLÁBA, 6.—pengőért kikérdezzük a motor és annak összes tartozékáról. Ha pedig nem érzi magát egész biztosnak a vezetésben, úgy vegyen egy vezetési gyakorlatot. Akár autóval, akár motorkerékpárral 6.—P-ért adunk egy vezetési gyakorlatot.

KERBER AUTÓSZAKISKOLA, Népliget. Telefonszám: 1-34-0-34.

lemügyi miniszterhez felterjesztette. Az engedély személyre és meghatározott helyiségekre szólt, másra át nem ruházható rendőrhatalósági jogosítvány volt. Ilyen engedélyt jogi személyek csak kivételesen és pedig kizárólag közérdekű intézmények (mezőgazdasági kamara stb.) kaphattak abban az esetben, ha az előírt feltételeknek megfelelő oktatóval rendelkeztek.

Oktató csak az lehetett, aki a már említett személyi feltételekkel rendelkezett és a gépjárműkerület illetékes rendőrhatalósága és a hivatalos szakértő előtt az oktatói vizsgát sikerrel letette.

Az engedélyes, aki a tanfolyamnak csak a „Gépjárművezetőképző Tanfolyam” nevet adhatta, köteles volt a kormányhatóságilag láttamozott tanrendet a helyiségben feltűnő helyen kifüggeszteni és az engedélyben előírt feltételeket pontosan megtartani. Ennek a kötelezettségnek a teljesítéséről az illetékes elsőfokú rendőrhatalóság a hivatalos szakértővel együtt köteles volt minél gyakrabban, de legalább negyedévenként meggyőződni. Ha az engedélyes a tanfolyam helyiségén bármilyen változtatást akart végezni, köteles volt ezt a gépjárműkerület illetékes rendőrhatalóságánál bejelenteni, aki helyszíni szemle alapján tett javaslatot a kereskedelemügyi miniszternek arra, hogy az átalakítás következtében abban a helyiségben a kiképzés folytatható-e. Az engedélyes az illetékes rendőrhatalóságnál az oktatóváltozást is köteles volt bejelenteni. Az új oktatót csak a rendőrhatalóság engedélyével alkalmazhatta.

Az oktató helyiségben benzin és egyéb robbanó-, továbbá tűzveszélyes anyag csak

## Ne rongálja

tanulással saját autóját, mert sokkal több kárt tesz motorjában, mint amennyi tandíjat fizet.

Vegye igénybe egy pár órára a

## KERBER AUTÓSZAKISKOLA

autóit, amelyeken szakszerű kiképzésben részesül.



**KERBER AUTÓSZAKISKOLA**

BUDAPEST, X., NÉPLIGET. TELEFON: 134-034





akartak szerezni, és előnyt jelentett azoknak, akik közforgalmú gépjárműveket szándékoztak vezetni.

A már említett 7500/1935. M. E. sz. rendelet részletesen, az akkori követelményeknek megfelelően szabályozta a gépjárművezető-képzést. A rendelet a képző szerv felett álló tanfolyam-bizottság létesítését írta elő azzal a feladatkörrel, hogy ellássa a tanfolyammal kapcsolatos összes feladatot, a szükséges intézkedésekre tegyen javaslatot, és az elfogadott javaslatokat terjessze fel a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez. A tanfolyambizottság elnökből, a tanfolyam igazgatójából és három tagból állt. Az elnököt és a tagokat a kereskedelem- és

közlekedésügyi miniszter 3-3 évre nevezte ki, az egyik tagot a belügyminiszter kijelölése alapján. A tanfolyamra történő felvétellel kapcsolatban a tanfolyam-bizottság köréből alakított háromtagú albizottság határozott.

A tanfolyam személyzete az igazgatóból, az előadók közül, a gondnokból, a művezetőből és az oktató gépjárművezetőkből állt. Az igazgatónak és a műszaki tárgy előadóinak gépészmérnöki, a közlekedésrendészeti tárgy előadóinak jogi vagy államtudományi képesítéssel kellett rendelkezniük. Az igazgatót, az előadókat és a gondnokot a miniszter nevezte ki három évre, a műhelygyakorlatokat vezető művezetőket és a gyakorlati oktatókat az igazgató alkalmazta. A szabályzat azt is kimondta, hogy „*automobil-gyárosok, kereskedők, üzemek és javító-műhelyek tulajdonosai és alkalmazottai e munkakörökbe nem nevezhetők ki*”.

A szabályzat megkülönböztetett rendes hallgatót, aki a KRESZ-ben előírt feltételeken túl írni és olvasni tudott, és rendkívüli hallgatót, aki a tanfolyamnak csak meghatározott részén – pl. csak vezetési gyakorlaton – vett részt. A szabályzat azt is előírta, hogy a tanfolyamokat kellő időben és alkalmas helyen meg kell hirdetni, és ha elegendő hallgató nem jelentkezik, a tanfolyamot el kell halasztani. A kiképzés elméleti és gyakorlati oktatásból állt.

*Az elméleti oktatás tantárgyai és óraszámai:*

Műszaki rész: 40 óra  
Közlekedésrendészeti rész: 8 óra  
Tűzrendészet: 2 óra  
Elsősegélynyújtás baleseteknél: 6 óra  
*A gyakorlati oktatás tantárgyai és*

*óraszámai:*

Műhelygyakorlati oktatás: 24 óra  
Vezetési gyakorlat: 10-12-szer 1-1 óra.



Nem volt kötelező az előkészítő műhelygyakorlat, ami 83 óra volt.

# Sofőriskola

**modern iskolagépekkel, rajzokkal,  
metszetekkel gazdagon felszerelve**



SAKSZERŰ VEZETÉS, MÉRSÉKELT DIJAZÁSÉRT EGYÉNILEG OKTAT. A VEZETÉS TANULÁSA A LEGFORGALMASABB ÚTVONALAKON TÖRTÉNIK.



## BITAX

AUTÓKERESKEDELMI ÉS FORGALMI VÁLLALAT

**GRÜNSPAN BÉLA**  
**B U D A P E S T ,**  
**V, HOLLÁNUCCA 15**  
**TELEFON 11-28-80**

**Luxus Balilla bérautó**  
**1 órára 3 P, belterületen.**

9. ÁBRA A GRÜNSPAN SOFŐRISKOLA HIRDETÉSE 1937-BEN



A tanfolyamra történő felvételt a tandíj befizetése után bélyeggel ellátott kérvényben kellett kérni. Akit az albizottság a tanfolyamra nem vett fel, a befizetett díjakat és okmányait a gondnoknál vehette át. Az a hallgató, aki tíz óránál többet igazoltan vagy igazolatlanul mulasztott, záróvizsgát nem tehetett, de joga volt hat hónapon belül a következő tanfolyamra fél tandíj befizetése mellett ismét jelentkezni. Pótvizsgát két hét után lehetett tenni, és azt legfeljebb háromszor lehetett megismételni. A hallgatók a tanfolyam elvégzéséről és a záróvizsga sikeres letételéről bizonyítványt kaptak, aminek alapján az illetékes első fokú gépjárműkerületi rendőrhatalóságnál gépjárművezetői igazolvány kiállítását lehetett kérni.

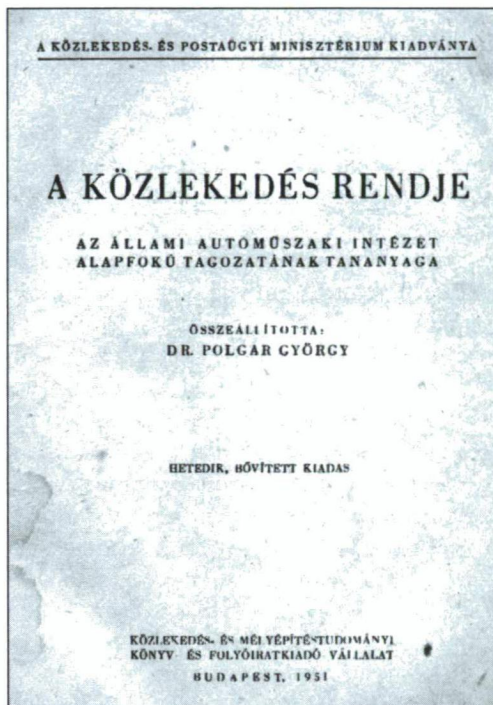
A második világháború után a 13450/1948. korm. sz. rendelettel szabályozták újból a gépjárművezető-képzést. A képzés színvonalának emelése érdekében kiadott rendelet szabályozta:

- a gépjárművezető-jelöltek kiképzését,
- a gépjárművezetői vizsgáztatást,
- a gépjárművezetők továbbképzését,
- a közhasználatú gépjárművezetői, illetve oktatói vizsgáztatást,
- a garázmester-jelöltek kiképzését és képesítését.

A rendelet kimondta, hogy a felsorolt feladatok ellátásához szükséges alap-, közép- és elsőfokú, illetőleg különleges tanfolyamok létesítése, fenntartása és megfelelő vizsgabizottság szervezése az Állami Autóműszaki Intézet feladata. A rendelet kimondta, hogy az Intézet a szükséghez képest budapesti székhelyén kívül is köteles alapfokú tanfolyamok szervezéséről és a vizsgáztatásról gondoskodni.

A kormányrendelet a korábbi egyfokú képzés helyett háromfokú képzést vezetett be:

- az alapfokú képesítéssel közhasználatú gépjárművezetői alkalmazást nem lehetett vállalni, magánhasználatú gépjárműve-



**10. ÁBRA** 1951-BEN MÁR A KRESZ HETEDIK KIADÁSA JELENT MEG

zetői alkalmazás is csak az első két évben volt vállalható.

• Középfokú tanfolyamot végzett és sikeres vizsgát tett gépjárművezető bizonyítványa egyenlő értékű volt a segédlevéllel. Az elsőfokú rendőrhatalóság az ilyen bizonyítvánnyal rendelkező részére eltérő gépjárművezetői igazolványt adott ki. Az elsőfokú iparhatóság pedig munkakönyvet állított ki „képesített gépjárművezető” megjelöléssel. Közhasználatú gépjárművállalat létesítésére is csak ilyen munkakönyvvel rendelkező gépjárművezető kapott engedélyt.

• A felsőfokú tanfolyamot végzett és sikeres vizsgát tett gépjárművezető részére kiállított bizonyítvány egyenlő értékű volt a mesterlevéllel. Ez a bizonyítvány volt szükséges a gépkocsiszin (garázs-) ipar gyakorlásához.<sup>5</sup>

A rendelet gépjárművezető-képző ma-

gántanfolyam létesítésére újabb engedély kiadását megtiltotta és a meglévő engedélysek működését is erősen korlátozta.

A kormányrendelet alapján a közlekedésiügyi miniszter az Állami Autóműszaki Intézet szervezeti szabályzatát 7000/1949. (III. 3.) Közl. M. szám alatt adta ki. A szabályzat szerint az intézetet ügyvezető igazgató vezette a műszaki igazgató segítségével. Az oktatási feladatokat az előadók, a művezetők és az oktató gépjárművezetők látták el. A képzés és a továbbképzés céljára alapfokú, középfokú, felsőfokú és különleges tanfolyamokat indítottak. (10. ábra)

Az alapfokú és középfokú tanfolyamok tantárgyai és óraszámai az alábbiak voltak:

TANTÁRGY	ALAPFOKÚ TANFOLYAM	KÖZÉPFOKÚ ÓRASZÁMA
Műszaki elmélet és bemutatás	46	30
Közl.rend.-i elmélet és bemutatás	12	12
Gépjármű közizgazgatási ismeretek	–	5
Műhelygyakorlat	24	60
Gyakorlati gépjárművezetés	15	–
Elsősegélynyújtás	6	3
Tűzrendészeti ismeretek	2	–
Világnezeti ismeretek	10	10
Filmbemutató	3	3



A felsőfokú tanfolyam tantárgyai és óraszámai az alábbiak voltak:

Motor- és gépkocsiismeret	30 óra
Kenő- és üzemanyagismeret	18
Autóelektromosság	25
Szervizgyakorlat	30
Garázsgyakorlat	20
Garázsvezetés és ügykezelés	30
Tűzrendészeti ismeretek	6
Világnezeti ismeretek	10
Filmbemutató	3



Különleges tanfolyam keretébenlopán-bután gáz, generátor-üzemű gépjárművezetők stb. tanfolyamokat szervezhettek.

Az alapfokú tanfolyam hallgatása alól felmenthető volt az, aki motorkerékpár-vezetői vizsgát akart tenni, valamint az a személygépkocsi-vezetőjelölt, aki saját gépkocsival rendelkezett, vagy igazolta, hogy a személygépkocsi vezetését a munkahelyén elsajátította, vagy arra szülője, testvére, gyermeke oktatta, vagy tehergépkocsi vezetésére jogosító gépjárművezető engedélye volt, vagy a lakóhelye szerint illetékes gépjárműkerületi első fokú rendőrhatalóság területén az Intézet három hónapon belül nem szándékozik alapfokú tanfolyamot szervezni. Ez a felmentési kötelezettség másfél évig volt érvényben. A 7700-457/1950. (IX. 30.) KPM. sz. rendelet a tanfolyam hallgatása alóli felmentést motorkerékpár esetében csak indokolt esetben, kivételesen, személygépkocsi esetében pedig csak rendkívül indokolt esetben tette lehetővé. Utóbbi esetben akkor, ha a felmentést kérő igazolta, hogy a személygépkocsi vezetését a munkahelyén vagy egyéb módon elsajátította, vagy tehergépkocsi vezetésére jogosító gépjárművezetői igazolványa volt.<sup>6</sup>

A középfokú tanfolyamra történő felvételhez többek között bizonyos idejű gépjárművezetési gyakorlat igazolása és sikeres felvételi vizsga is szükséges volt. A szabályzat a rendkívüli hallgatók gyakorlati gépkocsivezetői kiképzését nem tette lehetővé. A vizsgán nem kellett minden tantárgyból vizsgáznia. Például az alapfokú vizsga elméleti tárgyai közül a műszaki és a közlekedésrendészeti ismeretekből, a gyakorlati részben a vezetésben való jártasságból kellett vizsgát tenni.

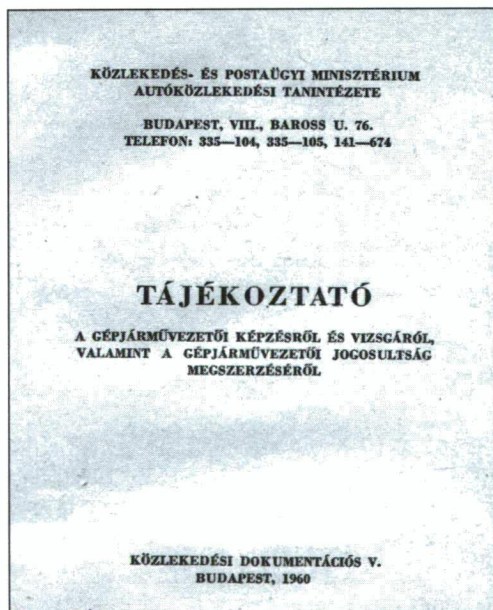
Aki a tanfolyam előadásairól illetve gyakorlatairól tantárgyanként három órát, összesen pedig tíz órát igazoltan vagy igazolatlanul távolmaradt, csak újabb tanfolyam hallgatása után volt vizsgára bocsátható. A részben sikertelen vizsgát két hét, az egészen sikertelen vizsgát négy hét elteltével lehetett újabb tanfolyam meghallgatása nélkül, legfeljebb háromszor megismételni. (11-13.



2002/XIV. 3-4.

ábra) Ezek a jogszabályok az idők folyamán elavultak. Hosszú előkészítés után jelent meg a 11/1969. (II. 27.) Korm. sz. rendelet, ami 1969. július 1-én lépett hatályba a 13450/1948. Korm. sz. rendelet egyidejű hatályon kívül helyezésével. A rendelet felhatalmazta a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a gépjárművezetők képzésének módját és a gépjárművezetői vizsgát szabályozza. Kimondta a rendelet, hogy a gépjárművezetői tanfolyamra a felvételt, valamint a gépjárművezetői vizsgára bocsátás feltételeit a közlekedés- és postaügyi miniszter a belügyminiszterrel, a tanfolyamok és a vizsga díját a pénzügyminiszterrel egyetértésben állapítsa meg. – A kormányrendelet alapján jelent meg a gépjárművezető-képzésről és vizsgáztatásról szóló 2/1969. (II. 27.) KPM. sz. rendelet. A rendelet fontosabb intézkedései voltak:

- megszűnt a hivatásos és nem hivatásos gépjárművezető közötti különbség. A közúti forgalomban résztvevő gépjárművezetők



11. ÁBRA AZ ÉRDEKLŐDŐK RÉSZÉRE A KPM TÁJÉKOZTATÓT ADOTT KI

## TARTALOM

	Oldal
I. A gépjárművezetés feltétele és a gépjárművezetői igazolvány .....	3
II. Hivatásos gépjárművezetői igazolvány megszerzésének módja .....	3-9
III. Nemhivatásos gépjárművezetői igazolvány megszerzésének módja .....	9-13
A) A tanintézet nemhivatásos gépjárművezetői tanfolyama és vizsga alapján gépkocsivezetői jogosultság megszerzésének módja .....	10-11
B) Tanfolyam elvégzése nélkül gépjárművezetői jogosultság megszerzésének módja .....	11-13
IV. Gépjárművezetői továbbképzés, illetve gépjárművel kapcsolatos egyéb ismeretek elsajátításának módja .....	14-15
V. A Tanintézet szervei .....	15-16
VI. KPM. Autóközlekedési Tanintézet alapfokú tanfolyamos KRESZ. vizsga-kérdései .....	16-19
VII. KPM. Autóközlekedési Tanintézet alapfokú tanfolyamos műszaki elméleti vizsga-kérdései .....	19-23
VIII. KPM. Autóközlekedési Tanintézet tanfolyammentes gépjárművezetői KRESZ. vizsga-kérdései .....	23-25
IX. Nem hivatásos gépjárművezetői műszaki elméleti vizsga-kérdései .....	26-27
X. Motorkerékpárvezetői műszaki vizsga kérdései .....	27-29

## 12. ÁBRA KPM TÁJÉKOZTATÓ TARTALOMJEGYZÉK

között nem lehet ilyen különbséget tenni, mindenkinek kötelessége a közlekedési szabályok maradéktalan betartása, az óvatos, előzékeny, a forgalom többi résztvevőinek az érdekeit is szem előtt tartó vezetés, az emberi élet és a testi épség, valamint a társadalmi és személyi tulajdon megvédése. A rendelet lényeges része, hogy a gépjárművezető-képzést teljesen összhangba hozza a vezetői engedéllyel, a vezetői engedélyben feltüntetett járműkategóriákkal, s ezzel a vezetési jogosultság elvi alapjait is tisztázta.

- Megszüntette a régebbi közép- és felsőfokú gépjárművezetői vizsgákat és tanfolyamokat. Ennek az volt a legfőbb indoka, hogy a gépjárművezetők között a forgalomban nincs „alapfokú” vagy „középfokú” gépjárművezető. A felsőfokú (garázmesteri) tanfolyam és vizsga megszüntetésének az volt az oka, hogy a garázmester nem gépjárművezető, hanem lényegében műszaki tisztviselő, így képzése nem a gépjárművezető-képzés feladata.

- Számolt a gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatott dolgozók továbbképzésével is, és ennek érdekében gépjárműkezelő-továbbképző tanfolyam és vizsga szervezését rendelte el.

A rendelet annak érdekében, hogy a gépjárművezetői vizsgára csak kellő ismeretekkel és gyakorlattal rendelkező személy jelentkezhesen, a vizsgára bocsátás előfeltételül szabta meg a kiképzés igazolását (tanfolyam elvégzése vagy tanfolyamon kívüli kiképzésben való részvétel).

A rendelet a gépjárművezető-képzés színvonalának biztosítása érdekében megfelelő keretrendelkezéseket tartalmazott a tanfolyamok tantervére, az alkalmazott tananyagokra, az oktatók képzésére és képzettségére. A tanfolyamra való felvétel, illetve a vizsgára bocsátás előfeltételeként írta elő a rendelet a nyolc általános iskolát, illetve az 1930. január 1. előtt születettek esetén a négy általános (elemi) iskolai végzettséget. A tapasztalat szerint a minimális iskolai végzettséggel sem rendelkező személyek tanulmányi eredményei olyan rosszak voltak, hogy ezeket a személyeket nem volna indokolt a forgalomba engedni.

A jogosítvány megszerzésével kapcsolatban az életkor – 18 év – nem változott. („D” járműkategóriában 21 év, „E” járműkategóriában 20 év). Jelentős újítása volt a rendeletnek, hogy a „C” járműkategóriára érvényes vezetői engedély nem szerezhető meg a „B” kategória nélkül, hanem csak az után vagy azzal egyidejűleg. A rendelet 1969. december 31-i határidővel előírta, hogy a vezetés oktatása „B” és „C” kategóriába tartozó gépjárművek esetén csak olyan gépkocsival történhet, amely az oktató által kezelhető lábfékekkel (pótfékekkel) is el van látva.

A KPM a gépjárművezetői vizsgák lebonyolítására Gépjárművezetői Vizsgabizottságot hozott létre. A rendelet egyik legfontosabb újítása az volt, hogy a gépjárművezetői vizsgát (annak vezetési gyakorlati részét) általános forgalmi viszonyok között kellett megtartani. A rendelet alapján indítható tanfolyamok és azok óraszámja az alábbi volt:

„A” kategóriába tartozó gépjárművek

(motorkerékpárok) vezetői tanfolyama – 70 óra;

„B” kategóriába tartozó gépjárművek (személygépkocsik és 3500 kg összsúlyt meg nem haladó tehergépkocsik) – 132 óra;

„C” kategóriába tartozó gépjárművek (3500 kg összsúlyt meghaladó tehergépkocsik) – 116 óra;

„B” és „C” járműkategóriába tartozó járművek egyesített tanfolyama – 160 óra;

„D” járműkategóriába tartozó gépjárművek (autóbuszok) vezetői tanfolyama – 120 óra;

„E” járműkategóriába tartozó gépjárművek (pótkocsis szerelvények) vezetői tanfolyama – 84 óra;

Mezőgazdasági vontatóvezető tanfolyam – 114 óra;

Traktorvezetői tanfolyam – 47 óra;

Különleges gépjárművezetői tanfolyam – 84 óra;

Gépjárműkezelői tanfolyam – 72 óra;

Gépjárműkezelői továbbképző tanfolyam – 160 óra.

A gépjárművezető-képző tanfolyamokkal kapcsolatos 2/1969. (II. 27.) KPM. sz. rendeletet módosította és kiegészítette az 1/1971. (I. 26.) KPM. sz., a 11/1971. (XII. 30.) KPM. sz. és 15/1972. (Közl. Ért. 19.) KPM. sz. rendelet.

A rendelet pontosan körülírta, hogy ki vehető fel, illetve ki részesülhet gépjárművezető-képző képzésben:

a) aki a tanfolyam, illetve a képzés megkezdésének időpontjában a 18. évét betöltötte, kivéve, ha e rendelet másként rendelkezik,

b) aki legalább 8 általános, ha pedig 1930. január hó 1. napja előtt született, legalább 4 általános (elemi) iskolai végzettséggel rendelkezik,

c) aki gépjármű vezetésére orvosi szempontból, valamint a belügyminiszter által megállapított közbiztonsági követelmény szempontjából alkalmas.



A rendelet szerint a „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgára előkészítés céljából házastársát, egyeneságbeli rokonát, testvérét, egyeneságbeli rokonának házastársát és házastársának egyeneságbeli rokonát oktathatja az, akinek legalább két évi gépjárművezetői gyakorlata, vagy legalább három év óta „B” járműkategóriára érvényes vezetői engedély és saját tulajdonát képező személyautója van, feltéve, hogy az 1. sz. ellenőrző lapja megvan.

Magánszemély a közlekedés- és postaügyi minisztertől engedélyt kaphatott arra, hogy az „A”, illetve „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgára előkészítő oktatást végezzen.

A rendelet szerint az „A” és az „E” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgára, valamint a traktor és különleges gépjárművezető vizsgára önképzés útján is fel lehetett készülni.

A rendelet részletesen szabályozta a „C”, „D” és „E” kategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek képzési feltételeit is.

A rendelet előírta, hogy

- a gépjárművezetés tanulása során a gépjármű felelős vezetője az oktató;

- az oktatás alkalmával a gépjárműben az oktatón és a tanulókon kívül csak az oktatást ellenőrző személyek foglalhatnak helyet. Az oktatás során a gépjárművet egyéb célra (pl. áruszállításra) nem szabad használni. Ez a rendelkezés nem zárja ki a gépjárműnek vezetési gyakorlat érdekében szükséges megterhelését;

- a tanfolyam vezetője a gépjárművezető-képző tanfolyamról kizárhatta azt a hallgatót, aki az oktatás rendjét súlyosan vagy figyelmeztetés esetén ismételten megsértette.

A vizsgatárgyakat, a vizsgáztatás rendjét és a vizsgabizottság összetételét a belügyminiszter meghallgatása után a közlekedés- és postaügyi miniszter állapította meg.

A vezetési gyakorlati vizsgát általános

forgalmi viszonyok között az alábbiakban felsorolt járművekkel lehetett letenni:

- az „A” járműkategóriába tartozó járművek vezetőinek a vizsgája kétkerekű motorkerékpárral,

- a „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája mechanikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval felszerelt személyautóval vagy legfeljebb 3500 kg összsúlyú teherautóval,

- a „C” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája legalább 3500 kg hasznos teherbírású teherautóval,

- a „D” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája legalább 30 személy befogadóképességű autóbusszal,

- az „E” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája legalább 2500 kg hasznos teherbírású pótkocsival összekapcsolt teherautóval vagy legalább 6000 kg hasznos teherbírású nyergesvonatával, illetőleg – amennyiben a jelölt „D” járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezett – pótkocsis autóbusszal,

- mezőgazdasági vontatóvezetői vizsga a hasznos teherbírásnak legalább a feléig megterhelt nehéz pótkocsival összekapcsolt mezőgazdasági vontatóval,

- traktorvezetői vizsga bármilyen traktorral,

- különleges gépjárművezetői vizsga a megfelelő járműcsoportba tartozó különleges gépjárművel,

- testi fogyatékoságban szenvedő személy a szokásostól eltérő kezelő berendezéssel ellátott olyan gépjárművel, amelyet vezetni kívánt.



A gépjárművezető-képzés alapjait lera-  
kó jogszabályok, amelyek 1949-ben és az 1950-es években jelentek meg, az idők folyamán változtak, elavultak. Magyarország területén 1953-ban még összesen 9437 gépjármű volt üzemben, és azok közül csak

clenyésző mennyiség volt magántulajdonban. A gépjárművezetők képzését ekkor a Magyar Autóklub az Autóközlekedési Tanintézettel (ATI) kooperálva oldotta meg. (A KPM Autóközlekedési Tanintézet szervezeti és ügyrendjét a 3/1965. (Közl. Ért. 1.) KPM. sz. utasítás írta elő.) Az Autóklub szervezte a tanfolyamokat, elvégezte a magánautósok elméleti képzését, a tanulók az ATI gépkocsijaival gyakorolták a vezetést és a vizsgabizottság előtt vizsgáztak. Ez a rendszer lényegében 1969-ig érvényben volt. Az átszervezésre hosszas előkészítés után a gépjárművezetés iránti érdeklődés rohamos emelkedése miatt került sor. A balesetek számának csökkentése érdekében a kötelező gyakorlati órák számát 30 órára emelték, ami újabb oktatók bevonását is maga után vonta.

1969. május 1-jén lépett hatályba a 19/1969. (Közl. Ért. 14.) KPM. sz. utasítás, és ezzel egyidőben hatályát veszítette a KPM Autóközlekedési Tanintézetének szervezetiéről és ügyrendjéről szóló 3/1956. (Közl. Ért. 1.) KPM. sz. utasítás. Az utasítás a „Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Tanintézete” elnevezést Autóközlekedési Tanintézetre változtatta. A Tanintézet közvetlen felügyelete és irányítása a KPM Autóközlekedési Főosztályának hatáskörébe tartozott. Az Autóközlekedési Tanintézet működésével kapcsolatos kiadásokat és bevételeket a KPM költségvetésében kellett előirányozni.

A Magyar Autóklub elnöksége az átszervezés keretében létrehozta Oktatási Osztályát és a gépjárművezető-képzés saját központját. A képzést 17 oktatóval és 17 gépkocsival indították meg és a gyakorlati oktatás a XI. kerületben lévő Fejér Lipót utcai központban történt. Az 1970-es évek elején a Magyar Autóklub felügyelete alatt Szombathelyen, Sopronban, Győrött, Szegeden, Székesfehérváron, Pécsen, Kecskeméten és Békéscsabán működtek iskolák. Az oktatás

Budapesten 44, vidéken 30 gépkocsival történt. Miskolcon és Gyöngyösön a gépjárművezetést tanulók saját kocsijukon tanulhattak. A gépjárművezető-képzésről és vizsgáztatásról szóló 2/1969. (II. 27.) Korm. sz. rendelet 1.§-ában foglalt felhatalmazás alapján a 7/1971. (VIII. 27.) KPM. sz. rendelettel a közlekedés- és postaügyi miniszter az alábbiakat rendelte el: (kivonat)

„A közlekedés- és postaügyi miniszter engedélyével legalább négy, legfeljebb húsz taggal gépjárművezetőképző munkaközösség alakulhat és működhet. A munkaközösség a KPM felügyelete alatt működő jogi személy.

A munkaközösség tagja az a büntetlen előéletű állampolgár lehet, akinek érvényes vezetői engedélye, valamint oktatói bizonyítványa van és megvan az 1. számú ellenőrző lapja is... A munkaközösség tagja az oktatói tevékenységet akár főfoglalkozásként, akár munkaviszonya mellett kiegészítő foglalkozásként elláthatja.

A munkaközösségből ki kell zárni azt a tagot, aki bármely büntett miatt végrehajtandó szabadságvesztés büntette, illetőleg oktatói tevékenysége körében, vagy ittas állapotban való gépjárművezetéssel elkövetett büntett miatt bármilyen büntetésre jogerősen elítéltek.

A munkaközösségből ki lehet zárni azt a tagot, aki

- az oktatói tevékenységére vonatkozó rendelkezéseket súlyosan vagy figyelmeztetés ellenére ismételten megszegi,

- az oktatói tevékenységgel vagy a munkaközösségi tagsággal össze nem egyeztethető magatartást tanúsít.

A munkaközösség legfőbb szerve a taggyűlés. Taggyűlést a szükségnek megfelelően, illetőleg a tagok egyharmadának írásbeli kérésére, de legalább hat hónaponként kell tartani.

A taggyűlés határozatképes, ha azon tagok a háromnegyed része megjelent.



A munkaközösség a gépjárművezető tanfolyamok közül az „A” és a „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a tanfolyamait rendezheti meg. A munkaközösségnél a tanulók személyi adatait és a képzettségükre vonatkozó adatokat tartalmazó nyilvántartást kell vezetni...”<sup>7</sup>

A gépjárművezetői tanfolyamra jelentkezők várakozási ideje változó volt. Budapesten előfordult, hogy a jelentkezőnek 8-10 hónapot kellett a beiskolázásra várni. Sok esetben az oktató hiánya miatt nőtt meg a várakozási idő, amin az Autóklub úgy próbált segíteni, hogy soron kívül szervezett oktatói tanfolyamot. Az Autóközlekedési Tanintézet 1972-ben a közületi személygépkocsi-állomány csökkentése során felszabaduló gépkocsivezetők részére szervezett gyakorlati oktató tanfolyamot. A tanfolyam időtartama hét hét volt. Az előadásokat hetenként három alkalommal az esti órákban tartották. A tanfolyamot sikeresen elvégző hallgatók az ATI budapesti és vidéki iskoláinál, a Magyar Honvédelmi Szövetségnél (MHSZ) és a Magyar Autóklubnál kaphattak gépkocsiveető szakoktató állást. A Magyar Honvédelmi Szövetség bekapcsolódása a gépkocsiveető képzésébe elsősorban azt a célt szolgálta, hogy a sorállományú katonák még a bevonulásuk előtt megtanuljanak gépkocsit vezetni.<sup>8</sup> A képzés költségeinek nagy részét a Honvédelmi Minisztérium magára vállalta. Az 1970-es évek közepétől a sorkötelesek képzésén túl a magánszemélyek „B” járműkategóriás alapképzésében is nagy szerepet vállalt az MHSZ.

A Gépjárművezetői Vizsgabizottság fokozatosan bevezette a tesztrendszerű vizsgáztatást<sup>9</sup>, amit 1971. február 1-től a személy- és tehergépjárművezető jelöltek „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” c. tantárgyára is kiterjesztettek.<sup>10</sup> A vizsgabizottság 1971-ben kilencezer vizsga tapasztalata alapján elemezte a bukások okait. A személyautó gyakorlati vezetési vizsgán a jelöltek 27%-a

megbukott. Nagyrészüket már a rutinvizsgán megbuktatták, aminek oka elsősorban a gyakorlatlanság, a figyelmetlenség, az elszóbbsegadás elmulasztása és a helytelen vezetési technika volt.<sup>11</sup> (14. ábra)

Még ebben az évben Fejér megyében a rendőrkapitányság, az Autóklub és a Balesetelhárítási Tanács a hivatásos, valamint a magángépkocsi-vezetők részére kéthetes KRESZ tanfolyamot rendezett. A hallgatók a tanfolyam elvégzése után önként vizsgázhattak. A vizsgán kiderült, hogy nagyon sok régi jogosítvánnyal, gyakorlatlansággal és rutinnal rendelkező gépjárművezetőnek is gondot okozott egy-egy alapvető tábla gyors felismerése vagy valamilyen fontos szabály meghatározása. Ennek az akciónak az is célja volt, hogy a régi gyakorlatlansággal rendelkező gépkocsiveetőikkel megértessék: a nagy rutin ellenére is szükség van arra, hogy a közlekedési szabályokat újra és újra átismételjék, lépést tartsanak a változásokkal, a forgalom fejlődésével.

A megyében több mint tízezren csatlakoztak az akcióhoz. Az eredményesen vizsgázók gépjárműveikre tűzhető szép plakettet kaptak.<sup>12</sup> A fővárosban 1971. november közepén a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács, a Hazafias Népfront Budapesti Szervezete, valamint a TIT budapesti szervezete ismét megindította 16 részes előadássorozatot a gépkocsiveetőik részére. A tanfolyamon vezetéstechnikai, közlekedésrendészeti, jogi, műszaki, egészségügyi témák voltak, a részvételi díj 50 forint volt.<sup>13</sup>

Az Autóközlekedési Tanintézet keretében 1972. január 1-én megalakult a budapesti iskola. Ezzel egyidőben a Pest megyei iskolát ezzel az iskolával összevonták. Az új budapesti iskola a fővárosi és Pest megyei gépjárművezető jelöltek képzésével, továbbképzésével, valamint a szaktanfolyamok szervezésével és lebonyolításával foglalkozott.<sup>14</sup>

A vizsga és javítóvizsga díjai az 1970-es évek elején az alábbiak voltak:

JÁRMŰKATEGÓRIA	ÖSSZEG (FORINT)			
	A	B	C	B és C
A tanfolyam díja	300	1600	2100	3200
Vizsgadíj	150	200	200	300
Javítóvizsga				
elméleti	25	25	25	25
gyakorlat	100	150	150	150



A gépkészítői tanfolyam díja 320 forint, a vizsgadíj 60 forint, a javítóvizsga tantárgyanként 50 forint volt.

Az „A”, „B” és „C” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek és a gépjárműkezelők egyesített vizsgadíja 400 forint volt. 1973-ban jelent meg a 14/1973. (Közl. Ért. 14.) KPM sz. utasítás, amely hatályon kívül helyezte a 19/1969. (Közl. Ért. 14.) KPM sz. utasítást, és az Autóközlekedési Tanintézet feladatává tette:

a) a gépjárművezetők képzését és továbbképzését,

b) a gépjárművezető és karbantartó szakmunkások képzését és továbbképzését,

c) a gépjármű-ügyintézők képzését és továbbképzését,

d) az oktatók képzését és továbbképzését,

e) a közúti közlekedéssel kapcsolatos, feladatkörébe utalt egyéb képzési tevékenység ellátását,

f) a képzés fejlesztése érdekében korszerű oktatási módszerek, szemléltető eszközök kidolgozását,

g) a közúti közlekedéssel kapcsolatos oktatási, nevelési módszerekre és eszközökre, különösen az állami (óvodai, általános és középiskolai) oktatás keretében végzett közúti közlekedésre nevelés fejlesztésére javaslatok kidolgozását.

Erre azért volt szükség, mert a gépjárműállomány gyors ütemű növekedése az oktatás iránti igényt megsokszorozta, és erre a képzésben érdekelt szervek nem voltak kellően felkészülve. A képzés irányításában

#### K. P. M. AUTÓKÖZLEKEDÉSI TANINTÉZET

BUDAPEST

VIII., Baross utca 78.

Kérem, hogy a Tanintézet alapfokú gépjárművezetői tanfolyamára a tájékoztatóban közzétett felhívással előjegyezni sziveskedjenek.

Személyi adataim:

Név: .....

Születési év, hely: .....

Anyja neve: .....

Foglalkozás: .....

Állandó lakóhely: .....

A tanfolyamot .....

Kérem a kiképzésem: személy — tehergépkocsi vezetésből.

Vizsgát kívánok tenni: személy — tehergépkocsi — és motorokerekpárvezetésből.

(A nem kívánt gépjárművezetéstől törölni kell.)

Tudomásul veszem, hogy 200,— Ft tandíjfelvételt köteles vagyok megfizetni abban az esetben is, ha a tanfolyamra való felvételihez vonatkozó értesítés kézhezvételétől számított 10 napon belül, írásban nem jelentem be a jelentkezésem visszavonását és a tanfolyamon nem jelenek meg.

\* Ezeket az adatokat írással, vagy nyomtatott nagybetűkkel kell kitölteni.

olvasható sajtóközlemény

### 13. ÁBRA JELENTKEZÉSI LAP ALAPFOKÚ GÉPJÁRMŰVEZETŐI TANFOLYAMRA

és végrehajtásában részt vettek a hatóságok, az intézmények, a társadalmi szervek, a vállalatok, a magánvállalkozók és a magánszemélyek.<sup>15</sup> A magángépkocsi-vezetők képzése szinte észrevétlenül átkerült a magánoktatók kezébe. Az említett szervek munkájának párhuzamossága és átfedése, a képzés színvonalának emelése és tartalmának országos egyesítése, a magánképzés felszámolása és a vizsgáztatás objektívabbá tétele ösztönözte arra a KPM illetékeseit, hogy a hiányzó kapacitás fedezésére létre kell hozni az ATI felügyelete és ellenőrzése mellett működő gépjárművezető-képző munkaközösségek országos hálózatát.

Ezzel az intézkedéssel az 1970-es évek közepére helyreállt az egyensúly a forgalmi viszonyok szabta igény és az oktatott anyag között, és a jelöltek nemcsak a gépkocsi vezetésére, hanem a közlekedésre is oktatást kaptak.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM:

ÁBRAHÁM KÁLMÁN (főszerk.): *A közúti közlekedés kézikönyve*. 1. kötet, 4.3. Budapest, 1978, Műszaki Könyvkiadó.

BORS KÁLMÁN: *Az autó*. Műszaki sofőrképző tanfolyam. Kassa, 1939



KALIVODA ALAJOS – SERES JÁNOS – SPITZER FERENC: *Közlekedési ismeretek*. Budapest, 1970, Zrínyi Katonai Kiadó.

KARDOS JÓZSEF (szer.): *Gépjármű ügyintézők kézikönyve*. Budapest, 1973, Közg. és Jogi Kiadó.

KERBER ÁRON: *A gépjárművezetői vizsga teljes anyaga kérdés és feleletben*. Budapest, 1938.

MIHÁLYI ERNŐ: *Az autó*. Autóvezetők és szerelők kézikönyve. Budapest, 1922.

SCHREIBER JÓZSEF: *Automobilisták zsebkönyve*. 11. kiadás. Budapest, 1937.

STREIHAMMER ANTAL: *A modern automobil*. Budapest, 1939.

TAKÁCS JÓZSEF: *Az új közlekedési rendszabályok*. Budapest, 1928.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> „Chauffeur (fr.) – „Sofför” a. m. fűtő. Ma általában így nevezik az autók vezetőit. A sofförnek a vezetésen kívül értenie kell az autómobil gépi és egyéb felszerelésének kisebb javításához is. Hozzáértését a rendőrség egy különféle hatóságokból alakított vegyes bizottság előtt sikeresen kiállott vizsga alapján kiadott fényképes igazolványban ismeri el. Ezen igazolvány nélkül autómobil közutakon vezetni tilos...” – Révai Nagy Lexikona. IV. kötet. Budapest, 1912.

<sup>2</sup> Velodróme (fr.) = kerékpárpálya, kerékpár versenypálya.

<sup>3</sup> A gépjárművek és a gépjárművezetők vizs-

gáztatására Budapesten szervezett Országos Autómobilszakértő Bizottság mérnöki képesítéssel, gyakorlati szakismerettel és a vezetésben jártassággal rendelkező elnökből, ugyanilyen képzettségű öt rendes és a szükséghez képest kinevezett póttagból és a jegyzőből állt. A bizottság elnökét és öt rendes tagját, ezek közül egy rendes tagot a Királyi Magyar Automobil Club meghallgatása mellett, továbbá a szükséges póttagokat a kereskedelmi miniszter nevezte ki. Gépjárműgyárosok és gépjárműkereskedők vagy ezek alkalmazottai szakértők nem lehettek. A kinevezés három évre szólt, de a kinevezettet hamarabb is fel lehetett menteni, vagy a három év elteltével újból kinevezhető volt.

<sup>4</sup> A gépjárművezető vizsgáért járó díjat az Országos Autómobilszakértő Bizottság javára postatakarékpénztári befizetési lappal előzetesen kellett befizetni és a befizetési lap „Elismervény” szelvényét a vonatkozó kérvényhez kellett csatolni.

VIZSGADÍJAK ÖSSZEJE 1926-BAN (PENGŐ)

EBBŐL A RENDŐRSÉG RÉSZÉRE

ÁTUTALT ÖSSZEG (PENGŐ)

Sikeres gépjárművezető tanfolyam vizsgadíja	13,60	2,50
Gépkocsivezetői vizsgára jelentkezés díja	20	3
Motorkerékpár vizsgára jelentkezés díja	13,60	2
Megismételt gépkocsivezetői vizsgadíj	12	3
Megismételt motorkerékpárvezetői vizsgadíj	6	1

<sup>5</sup> A 13 450/1948. (1949. I. 8.) Korm. sz. rendelet akkor is érvényben volt, amikor az egységes állami szakmunkásvizsga bevezetésre került. A 70/1958. (XII. 29.) Korm. sz. rendelet, illetve ennek felhatalmazása alapján kiadott 2/1959. IV. 10. Mü. M. sz. rendelet mellékleteként közzétett országos szakmunkásképzési jegyzékben felsorolt szakmákból lehetett szakmunkásvizsgát tenni, és az a hivatalos álláspont alakult ki, hogy a gépkocsivezető nem tekinthető szakmunkásnak. A Magyar Népköztársaság Legfelsőbb Bírósága 1963. május 30-án hozott PF. IV. 20 517/1963/20. sz. ítéletében kimondta, hogy a középfokú tanfolyamot végzett és sikeres vizsgát tett gépkocsivezető

Ehhez ad megszívlelendő tanácsokat dr. G. Munsch, a defenzív vezetés taktikájának logikus rendszerbe foglalója:

- Ne menjünk indokolatlanul a másik közelébe!
- Ne maradjunk szükségtelenül sokáig a másik közelében!
- Lehetőleg egyedül manőverezzünk!
- Mindig célérthetően mozogjunk!
- Vezetés közben soha ne lelkéztessünk!
- Soha ne legyünk szükségtelenül útban!
- Mindig legyen gondunk a megvilágítás és a színek figyelmeztető hatására!
- Kritikus helyzetekben mindig tudatosan vezessünk!
- Lehetőleg kerüljük a tömeget!
- Legyen mindig készen tartalék erőnk!

**Legyünk barátok  
a közlekedésben!**

**14. ÁBRA** AZ ORSZÁGOS KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TANÁCS MA IS HELYTÁLLÓ TANÁCSAI AZ 1972-BEN MEGJELENT DEFENZÍV Vezetés című KIADVÁNYBAN OLVASHATÓK

szakmunkásnak minősül. (*Közlekedési Közlöny*, 1963/32. sz. VIII. 11.)

<sup>6</sup> 1955-ben a vontatók vezetőinek nagy része nem rendelkezett gépjárművezetői igazolvánnyal, mégis számtalan esetben vettek részt a közúti forgalomban, veszélyeztetve a forgalom biztonságát. Az Autóközlekedési Főigazgatóság ezért engedélyezte a tíz tonnán aluli vontatók vezetőinek tanfolyam nélküli vizsgáztatását. A vizsgán közlekedésrendszetből, gyakorlati vezetésből és műszaki ismeretekből kellett megfelelő eredményt elérni és a vizsgázó ennek alapján rendes gépjárművezetői jogosítványt kapott. (*Közlekedési Közlöny*, 1955/8. sz. II. 20.)

<sup>7</sup> *Közlekedésügyi Értesítő*, 1969/9, 1971/23. sz.

<sup>8</sup> Az MHSZ gépjárművezető-képző iskoláin 365 órás tanfolyam keretében „A”, „B” és „C” gépjármű-kategóriák vezetésére érvényes gépjárművezető-bizonyítványt szerezhettek a sorköteles fiatalok, ami gépjárművezetői állás betöltésére azonnal képesítette őket. Bevonulás után a hadseregben újabb 160 órás szakkiképzésben részesültek. A két tanfolyamon közel 525 órát tanultak, 1500 kilométert vezettek, és csak ez után ülhettek önállóan a kormánykerék mögé. A katonai szolgálat ideje alatt, újabb 210 órás továbbképzésben részesültek. A hadsereg a gépjárművezetők részére szakmai versenyt is rendezett, amin I., II. és III. osztályú minősítést és az ezzel járó jutalmat lehetett elnyerni.

<sup>9</sup> Az 1970-ben megjelent *Közlekedési ismeretek* című tankönyv arról tájékoztatta a vizsgázót, hogy „a vezetői vizsga „teszt” rendszerben kerül lebonyolításra: „Ez azt jelenti, hogy Ön egy 25 kérdést tartalmazó teszt lapot húz, amelyen szöveges és ábrás kérdések szerepelnek... Ez a vizsgáztatási rendszer megkíméli a magolástól... Nem kell félnie a vizsgabiztosok esetleges szubjektivitásától, azonban utólag nem mentegetheti magát azzal, hogy tudtam, csak nem jól mondtam.”  
<sup>10–14</sup> Uo. 1971/9, 12, 17, 45. sz.

<sup>15</sup> A gépjárművezető-képzés szervei:

**Hatóságok:** Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Felelős a közlekedés egészéért. Részfeladata, hogy a gépjárművezetők képzésével, továbbképzésével és vizsgáztatásával foglalkozzon. Belügyminisztérium. A KPM-el közösen készíti el és írja elő a közúti közlekedés szabályait, a gépjárművek vezetőire és a gépjárművekre vonatkozó hatósági rendelkezéseket. Hatósági közegege-

ivel ellenőrizteti a rendelkezések betartását, neve-  
li és szükség szerint bünteti a szabálysértőket.

**Honvédelmi Minisztérium.** A katonai ismeretek képzésén túl általános közlekedési neveléssel is foglalkozik. Irányítja az MHSZ működését.

**Oktatási Minisztérium.** Az ATI-val együttműködve a fiatalok közlekedésre nevelésének irányításával foglalkozik, gondoskodik a fiatalok jogosítványszerzéséről és arról, hogy a pedagógiai főiskolán végző hallgatók gépjárművezetői szakoktató bizonyítványt szerezhessenek.

**Mezőgazdasági és Élelmiszerügyi Minisztérium.** A mezőgazdaságban foglalkoztatott traktor- és vontatóvezetők alapfokú képzését oldja meg az erre a célra létrehozott iskolákban.

**Munkaügyi Minisztérium.** Szerepe kiterjed a szakmunkás tanulók közlekedésre nevelésében az „A” és „B” járműkategóriára érvényes vezetői engedély megszerzésére.

**Intézmények:** Autóközlekedési Tanintézet Igazgatósága. Fő feladata: pályaalakmassági vizsgálat, vizsgáztatás, szakfelügyelet, az alap- és a továbbképzés, valamint a vizsgáztatás tananyagának tematikai és módszertani feldolgozása és fejlesztése. Az ATI a hatósági és fejlesztési feladatokat a KPM nevében látja el és végzi.

**Társadalmi szervek:** Országos Közlekedésbiztonsági Tanács. Feladata, hogy a társadalom minden rétegét a helyes közlekedésre nevelje.

**Magyar Honvédelmi Szövetség.** Alapvető feladata, hogy a sorállományú katonák még a bevonulás előtt megtanulják a gépkocsit vezetni.

**Magyar Autóklub.** A magánszemélygépkocsi-vezetők képzésébe kapcsolódott be.

**Vállalatok:** Az 1969–1971-es években kapcsolódtak be átmenetileg a hivatásos gépkocsivezetők képzésébe.

**Magánvállalkozók:** Gépjárművezető-képző Munkaközösség. Az 1972-ben teljesen anarchikussá vált magánképzés megszüntetését célozta a munkaközösségek létrehozása. Az ATI felügyelete alatt működtek. A gépjárművezető-képző munkaközösségek 1972-ben 1257 motorost és 7859 személygépkocsi vezetőt képeztek ki. Az országban 1974 elején 53 munkaközösség működött 551 oktatóval, 35 motorkerékpárral és 370 gépkocsival. Az év közepén már száz munkaközösség működött 1200 oktatóval.

**Magánszemélyek:** A családtagok képzése (Aránya a „B” járműkategóriás képzésben 2% alatt.)